

ÁRAMLÁSI TEREK ÉS RÉGIÓK A MAGYAR ÁLLAM TÖRTÉNETÉBEN

FLOW SPACES AND REGIONS IN THE HISTORY OF THE HUNGARIAN STATE

DR. CSÜLLÖG GÁBOR PhD, egyetemi adjunktus
ELTE TTK Környezet- és Tájföldrajzi Tanszék

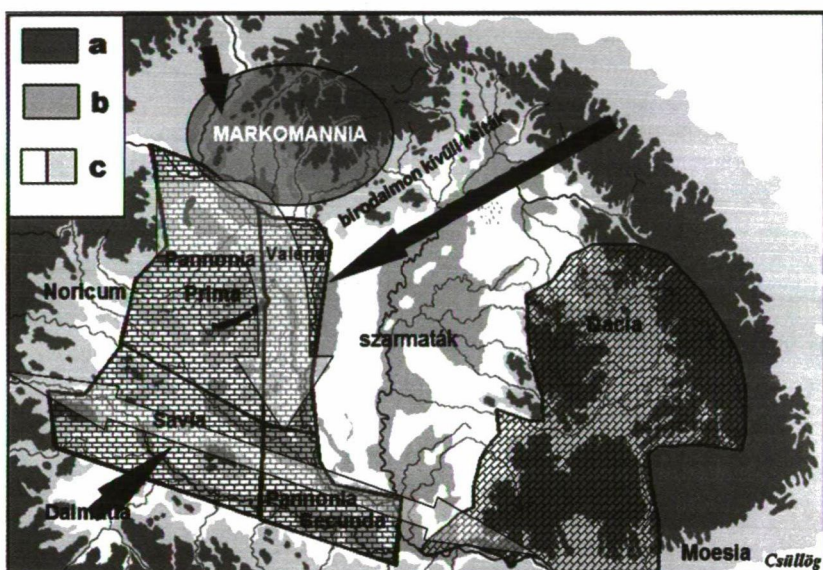
Abstract

The history of Europe had been influenced, to a significant extent, by flow zones developing among centers of various political ranges of effect, in which, to a significant extent important economical, political, and religious processes of effect were spreading in addition to population migrations of different degrees. Flows and their centers coming from various directions had played a decisive role both in the spatial structure and the territorial dividedness of the historical Hungarian state. Along these lines of flows, important influences coming from external territories reached the country and often mediated significant population migrations. The evolving internal flows produced lasting spatial connections which had an important role in the efficiency of regionalization processes and the organization of regions with various functions.

1. A történeti áramlási zónák

Európa történeti terének alakítását nagymértékben határozták meg a különböző politikai hatóterek centrumai között kialakuló áramlási zónák, amelyeken az időszakonként eltérő mértékű népességmigráció mellett komoly gazdasági, politikai és vallási hatásfolyamatok terjedtek. Az európai politikát változó súllyal meghatározó birodalmi és helyi állami terek jelentős mértékben függték az áramlási zónák uralmától.¹ Az európai áramlási zónákhoz kapcsolódó középf- és újkori állami terek meghatározó gyökerei a Római birodalomig vezethetők vissza, amelynek politikai struktúrája egységbe foglalta a kelet- és nyugat-mediterráni áramlási tereket a nyugat- és közép-európaiakkal. A második-harmadik századtól az európai népesség migráció felerősödésével a szárazföldi áramlási zónák váltak fontosabbá, különösen a Rajna és a Duna vonala, amely a Brit-szigetektől a Balkánon át Kis-Ázsiáig tartó áramlások vonala volt és erre irányultak az észak és kelet felől érkező népvándorlás kori szárazföldi áramlások (*1. térkép*). A Kárpát-medence nem csak ekkor és a korábbi történeti korokban volt a különböző európai térségek felől érkező hatásrendszerek áramlásainak hatóterülete, de a római kor után is Európa egyik legjelentősebb áramlási csomópontjává lett a 4–10. század között.² Négy jelentős térség – a Duna felső szakasza, a közép-európai tér, a Kárpátok keleti előtere, a Balkán és az anatóliai tér, valamint Észak-Itália – áramlásai találkoztak itt. A legjelentősebb áramlási zóna a Duna mentén alakult ki, összekötve a közép-európai és a balkáni hatótereket. Az Alpok keleti és északi előtere, a Duna felső szakasza, valamint a Cseh-medence felőli hatások sok történeti korszakban erőteljes népességmozgással társultak. A 9. századig különböző kelta, germán és szláv törzsek érkeztek elsősorban a Morva-kapun keresztül a medence területére ebből az irány-

ból, később pedig a Német-római Birodalomba tagozódó állami szerveződések (bajor, osztrák, cseh) közvetlen egyházi, politikai, katonai és gazdasági hatásai váltak jelentőssé. A dunai áramlási vonal másik oldala, a balkáni tér is jelentős befolyással volt a medencére: a balkáni Morava-kapu volt hosszú időn keresztül a Kárpát-medencébe irányuló, balkáni népek migrációjának, majd a bizánci, a bolgár és az oszmán államiság hatásainak legfontosabb gyűjtőpontja. A két legfontosabb irány mellett a nagytérség keleti előtere évezredek át a népességmigráció meghatározó iránya volt, de jelentősége a 4. és 13. századok között az erős nyugat felé tartó migrációkkal komolyan megnőtt. Észak-Itália bizonyíthatóan már a római hódítás előtt, a különböző kelta törzsek mozgása révén szoros kapcsolatba került a medencével, majd a római birodalmi szerveződés ezt hosszú évszázadokra kiteljesítette. Ebben időleges törést az 5. és 9. század közti időszak hozott, de a keresztény Róma és Velence újra felerősítette ezt a határirányt. Az Észak-Itália és az Al-Duna közötti áramlási zóna is igen komolyan érintette a medencét, de ennek a Száva mentén kialakult évezredes észak-balkáni áramlási vonalnak a szerepe a magyar területi struktúra megszilárdulásával folyamatosan csökkent és a magyar állam belső áramlási vonalává vált.



1. térkép. A kárpát-medencei áramlási terek a római korban

1. Map. The flow spaces of Carpathian Basis in the Roman Period

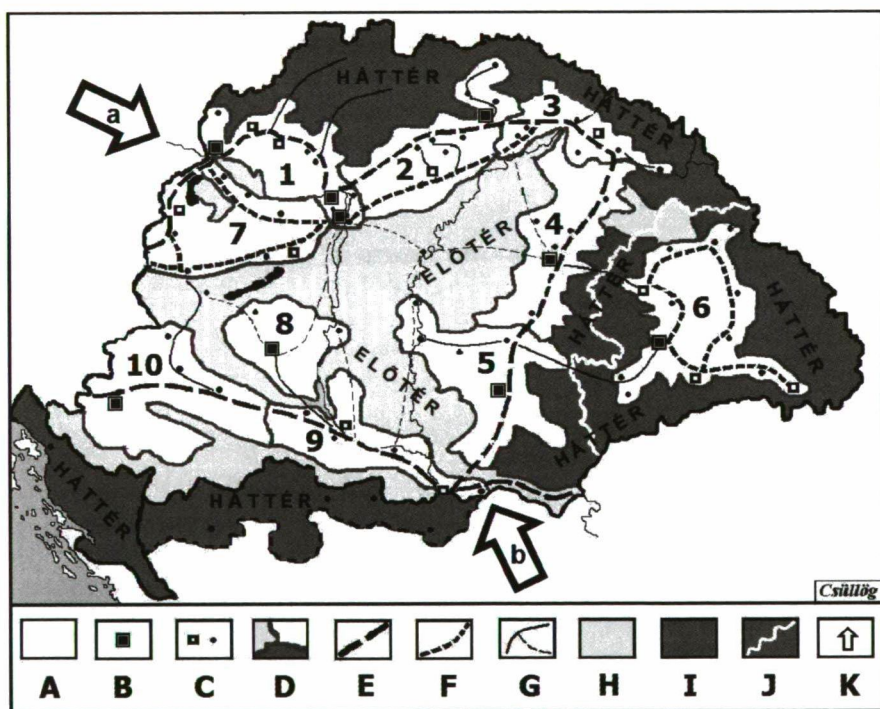
a) hegyvidékek; b) árterek; c) ármentes síkságok és dombságok

(Forrás: a szerző saját szerkesztése)

2. A középkori magyar állam áramlási és területi rendszere

A második évezred elején a Magyar Királyság megszervezésével jött létre először a teljes Kárpát-medencét átfogó és a beérkező áramlásokat sikeresen szűrő, ellenőrző és tartós határokkal részben lezáró politikai tér. A történeti magyar állam kialakulásában, területi tagolódásában és a 14. századra kiépített térszerkezetében meghatározó szerepet játszottak a különböző irányból érkező áramlások és ezek találkozási csomópontjai. Ezeken az áramlási vonalakon komoly külső területekről kiinduló népességmigrációk zajlottak, amelyek

különböző etnikai tereket hoztak létre. A bennük kialakuló szoros térkapcsolatoknak komoly szerepük volt a regionalizációs folyamatok hatékonyságában. A magyar állam területi egységének kulcsa a Duna által közvetített áramlási útvonal két medencei bejáratának – északon a Morva- délen a Morava-kapu – uralma volt, mivel ezek hosszú időn keresztül a Kárpát-medencébe irányuló áramlások és külső területi törekvések (Német-Római Császárság, Bizánc, majd Oszmán Birodalom) legfontosabb gyűjtőpontjait jelentették. A Duna menti fő átáramlási zóna lezárásával az áramlások bizonyos formái és azok hatásai (a szórványos népességmigráció, vallási, kulturális, gazdasági elemek diffúziója stb.) nem szűntek meg, ezért a magyar állam területi egységének és működésének fontos eleme volt ezeknek az áramlásoknak a megfelelő szervezése. Az áramlási zónák és a fő áramlási csomópont (Székesfehérvár, Esztergom és Buda közötti tér) uralása mellett, a magyar állami tér dukátusok, tartományok (Erdély, Szlavónia, Horvát Királyság) és katonailag uralt területek (délvidéki bánságok) megszervezésével építette be területiségébe a külső áramlások rendszerét. A Kárpát-medencében a magyar állam a földrajzi térből egységes struktúrát hozott létre és ezzel hosszú évszázadokon keresztül semlegesíteni tudta a külső hatásirányokat, nyugat felé az azonos felépítésű és erős államisággal, dél felé pedig a szlavón-horvát balkáni előtér tartományi beépítésével, a boszniai balkáni perem katonai ellenőrzésével, valamint a Duna – Morava áramlási zóna erőteljes védelmi lezárásával.



2. térkép. Magyarország nagymedencei térszerkezete és áramlási zónái a 14–16. században

2. Map. The spatial structure of Hungary during 14th–15th century

- A) térkapcsolati régiók: 1. Dunán innen; 2. Nyugat-Tiszán innen; 3. Kelet-Tiszán innen; 4. Tiszántúl; 5. Temesi-Délvidék; 6. Erdély; 7. Nyugat-Dunántúl; 8. Dél-Dunántúl; 9. Duna-Száva menti Délvidék; 10. Szlavón Délvidék; B) régiók központ; C) központ; D) régiók határa; E–F) fő belső áramlási zónák; G) összekötő útvonalak; H) előterek és köztes térségek; I) hátér; J) Erdély belső határa; K) fő külső áramlási irányok: a) közép-európai, b) balkáni
(Forrás: a szerző saját szerkesztése)

A 14. századra kialakuló nagymedencei térszerkezetben az állami tér egységét a több-szintű regionalizációs téregységek (vármegyék, jász-, kun-, székely- és szász-székek, tartományok, katonai bánságok) összefüggő rendszere mellett a térkapcsolatok regionális téregységei, a belső medenceperemen kialakult központok vonzásteréből álló centrumtér-ségek biztosították. Elsősorban Sopron–Pozsony–Buda–Esztergom–Buda vonalában, Alsó- és Felső-Magyarországon, a Felső-Tisza vidéken, Bihar, Temes térségében, az Erdélyi-medencében, Bácskában és Szlavóniában jött létre több egymástól független, de az áramlási pályákkal összefűtött centrumtér-ség. Mellettük ritkábban lakott és gyengébb áramlásokkal jellemezhető periféria térségek adták az ország további területét. A folyók ártereivel közbezárt alföldi területek, a Duna–Tisza köze, a Körös–Maros köze és a Duna egyes szakaszaihoz, a Tiszához és a Száva, Dráva alsó szakaszához kapcsolódó árterek, mint hatásokat befogadó, elnyelő előtéri periféria, míg a peremi és köztes hegyvidékek, mint az áramlásokat fókuszáló és az erőforrásokat bővítő, háttéri periféria jelentek meg. A külső áramlások részbeni lezárása és a nagymedencei térszerkezetbe illesztése mellett nagyon fontossá vált az elő- és háttér-eket a centrumtér-ségekkel szorosan összefogó belső áramlások működése, amely nem csak a területi munkamegosztást, az árukereskedelmet hozta létre, hanem a jelentős vásárvárosok körül kialakuló piaci vonzáskörzetek révén komoly regionális kapcsolatokat, régiókat jelenített meg. Ezek a régiók, bár közigazgatási szintként ekkor nem jelentek meg, de funkcionális térként, mint pénzügyi kamarák, vagy informális térként, mint tartományúri területek valós és összefüggő téregységek voltak.³ A külső áramlások blokkolása és a belső áramlások regionális és térkapcsolati szervezése következtében tudta a magyar állam ezt a térszerkezetet fenntartani, amely azt eredményezte, hogy ötszáz évig sem a belső, sem a külső politikai folyamatok tudták több önálló, külső irányba szerveződő térségre bontani (2. térkép).

3. Két birodalom áramlási rendszere a Kárpát-medencében a 16–17. században

A 16. század elején a magyar állam már nem tudta uralni és irányítani a Duna felső folyása és a Balkán felől érkező áramlásokat. A Kárpát-medencében megjelenő két birodalom révén megszűnt a Duna mentén a magyar állam által kialakított nyugati és déli elzárás. Az évszázadokig meghatározó egységes és önálló belső medencei áramlási szerkezet helyett alapvetően hármass áramlási rendszer jött létre. A Habsburg Birodalom a közép-európai áramlásokba kapcsolta be a királyi országrészt, míg az Oszmán Birodalom a Balkáni áramlásokat húzta be a Kárpát-medence belsejébe, így jelentős európai szerepű, frontális áramlási csomópont jött létre. A két áramlási rendszer területi törekvéseiben folyamatosan ütközött, ugyanakkor kereskedelemi kapcsolatai miatt jelentős mértékben igazodott egymáshoz. Ez tette lehetővé, hogy a korábbi, a belső medencei áramlási rendszer az előző kettővel együtt kisebb-nagyobb módosulásokkal továbbéljen. Új funkciójú áramlások és irányok alakultak ki a hódoltsági területeken, egyrészt a hadiállapotokhoz kapcsolódóan a nagy hadjáratok felvonulási útvonalai, másrészt a hadjáratok közötti katonai portyázások terei, amelyek elsősorban a Dunára és a végvárvonatra irányultak. A nagyobb hadjáratok időszakában azonban jelentős volt a különböző balkáni etnikumok Duna menti áramlása és letelepedése is. Megjelentek az új gazdasági tér áramlásai is. A Duna menti áramlási zóna kapuinak kinyílása több meghatározó európai folyamattal esett egybe, a gazdasági és vallási terek átalakulása döntő hatással volt az európai folyamatokra. Az erőteljes fejlődésnek induló atlanti térség gazdasága új igényeket teremtett a kereskedelem és az ipari

tevékenység számára, ezeket pedig a közép-európai tér nem tudta megfelelő ütemben követni, elsősorban a hosszan tartó társadalmi átalakulási folyamatok és a belső háborús állapotok miatt, amelyhez az egyre terhesebb, és állandósuló oszmán fenyegetettség társult. A kaotikus gazdasági viszonyok, a jelentős migráció és a nagyszámú katonaság (társulva az erősítések új rendszerének munkaerő igényes kiépítésével) jelentős mennyiségű kereskedelmi élelmiszert igényelt, amelynek egy részét az említett, jól mobilizálható magyarországi szarvasmarha biztosította. Ennek előállítását és nyugatra jutását elősegítette az alföldi mezővárosoknak az Oszmán Birodalom adózási igényéhez alakított külterjes állattartó gazdaságából származó jelentős kínálata. A török adóbehajtások igazgatási központokhoz igazodó irányai mellett rögzültek a szarvasmarha kivitel terelésének útvonalai, amelyek az alföldi mezővárosokból Pest és Vác irányába tartottak. Mindezek következtében a korábban áramlásokban szegény alföldi térségben jelentőssé váltak a török területi és gazdasági berendezkedés által kialakított és a Balkánhoz szorosan kötődő áramlások.⁴

Az európai vallási tér változásában a nyugati keresztény egyház osztódása, a reformáció egyházainak megjelenése mellett a 16. századra lezajlik az ortodox kereszténység súlypontjának a kelet-európai zömében szláv területekre való áthelyeződése, illetve az oszmán uralom alatti balkáni területeken az iszlám árnyékában élő egyházzá válása. Az oszmán terjeszkedéssel pedig megjelent az iszlám vallás a korábban keresztény közép- és kelet-európai területeken is. A katolikus, a református, az ortodox és az iszlám vallások közös érintkezési tere pedig a Kárpát-medencében alakult ki, sajátos átfedési, keveredési formában, amelyet a politikai határok csak részben befolyásoltak. A két birodalom érintkezése az erőviszonyok részbeni kiegyenlítődése révén a 17. század végéig a Kárpát-medence belső területén húzódott. A birodalmi határok azonban csak katonai és politikai tereket határoltak el, nem voltak sem etnika, sem gazdasági, sem vallási határok. A hódoltsági vonal helyzetét és jellegét azonban a korábbi magyar állam térszerkezeti sajátosságai is befolyásolták. A végvárvonalon a folyamatos hadiállapot és a várkatonaság fenntartása komoly terhet jelentett mindkét oldalnak ezért az ütköző zóna jelentős részén elnéptelenedő pusztulási terek jöttek létre.

A korábbi állami és szakrális struktúra válsága, az oszmán érdekek erősödése és a nyugat felé irányuló migrációs zónák felszabadulása a reformáció nagyon gyors terjedését tette lehetővé, amely mindhárom állami térben – ha nem is egyenlő mértékben – meggyökeresedett, fenntartva a Kárpát-medence szakrális egységét. Vallási oldalról nem jött létre éles ütközőzóna, bár jelentős iszlám vallású balkáni népesség áramlott be. A törökök részéről főleg gazdasági érdekből nem folyt komoly iszlamosítás, mindezek következtében az iszlám jelenléte sokkal kisebb mértékű maradt mint a Balkánon, a vallást elsősorban a török hivatali és a katonai vezetőréteg, a reguláris katonaság egy része és a birodalmi struktúrába beépülő eltörökösödő balkáni népességrész képviselte, így elsősorban a török központokban és végvárakban volt jelen.⁵

4. A 18–19. század újjászerveződő egységes áramlási tere és régiószervezési kísérletei

A 150 évig létező regionalizációs törésvonalak ellenére a regionalitás folyamatai fenntartották a Kárpát-medence összefüggő térkapcsolatainak jelentős részét, ez az állapot pedig lehetőséget adott a törökök kiűzése után a magyar államiság újbóli kiterjesztésére a teljes medencére. A 16–18. századi területi folyamatoknak komoly közvetett, illetve közvetlen következményei voltak a későbbi századokra. Egyrészt a Kárpát-medence etnikai

összetételének és arányának jelentős megváltozása, amelyet a belső etnikai átrendeződés folyamata (szlovákság és románság), illetve a jelentős mértékű betelepítések (német nyelvű etnikumok) váltottak ki, másrészt ekkor indult meg, és a 19. századra teljesedett ki az alföldi térség erős aktivizálódása és funkcióváltása, ezzel önálló térszerkezeti egységként való megjelenése. Az alföldi mezővárosi zónában megerősödő áramlások mellett meghatározó volt a külső és belső kibocsátó területekről érkező etnikai migráció. A Habsburg politikában egészen a birodalom felbomlásáig fontos szerepet kapott a balkáni áramlások elzárása. A 18. századi Habsburg hatalom pedig az új területi struktúrába saját belső és külső politikai céljainak megfelelően építette be mind a korábbi (közigazgatási rekonstrukció), mind a 17. századi (alföldi területi folyamatok továbbvitele) térszerkezeti összetevőket, kiegészítve az új struktúrákkal (betelepítési terek, határőrvidékek). A 18. század végére a regionális folyamatok megújultak és újra összekapcsolódtak, amit alapvetően elősegített a Habsburg regionalizáció politikai előzményekre reagáló központosító törekvése. A megvalósítás politikai erőszakossága ellenére a Kárpát-medencei térfolyamatok felismerésére épült és a területi egyensúly fenntartásának keretein belül próbált felerősíteni, illetve elfojtani domináns térfolyamatokat. II. József 1785-ben felfüggesztette a megyegyűléseket és Magyarországot (Erdély nélkül) 10 kerületre osztotta fel, ezzel a regionális működési kereteket emelte be a politikai struktúrába. Ez a jozefinista közigazgatási reformkísérlet a megyék hagyományos struktúrájának a felbontása helyett – mivel az a területi működést alapvetően felborította volna – azok közigazgatási lefokozását valósította meg és a 14. századra kialakult földrajzi régiókat emelte feléjük kisebb módosításokkal közigazgatási kerületenként.

Az ország egyre egységesebb és kiteljesedő gazdasági működése, az európai gazdasági technológiai fejlődés megjelenése, a népesség növekedése, a városok fejlődése, a hadsereg modernizálása, a területi kapcsolatok fenntartása, utak építése, lecsapolások, folyószabályozás stb. nem csak egyre nagyobb mennyiségű főleg az erdőtérszínből kitermelhető nyersanyagokat (fa, kő, érc, szén, só stb.) igényelt, hanem azok ipari feldolgozását is. A mezővárosi (döntően agrártermékeket feldolgozó) ipar mellett a nyersanyag előfordulás, munkaerő, elérhetőségi irány és piac összefüggéseinek függvényében az erdő-térszín határozott pontjain fejlődött a kitermelés és a feldolgozás. Az igényeknek megfelelően elsősorban a vasérc és szén előfordulásokhoz kötődő vasipar vált a régiókon túlnyúló térszervező gazdasági tényezővé.

Az aktív zónán a centrumtérsegek vásárvonalain a fellendülés az összetett piaci szerepkörök összefüggésében és erősödésében mutatkozott meg. A munkaerő és az áru találkozási pontja a belső medenceperemi vásárvonalon, főleg a völgykapuk – központjaiban történt meg. Ezek az új folyamatok elosztó pontjaivá váltak. A megyei és központi közigazgatás, az oktatás, a hadsereg és a gazdaság nem csak árukat igényelt, de jelentős számú szolgáltatást és népességet mozgatót meg. A XIX. század közepére már az energia és szerkezeti vonalak száz évvel korábbinál erőteljesebb, szerteágazóbb rendszere létezett. A háttér központjai ipari termelők, ipari piacok, és az előtér központjai pedig agrártermelők, agrárpiacok voltak, az alapvető piaci elosztás és a hozzájuk tartozó feldolgozás pedig az elsődleges erővonalai központokban történt.

A reformkori kísérletek, majd a szabadságharc bukása után a Habsburg uralom területi közigazgatási átalakítást hozott létre. 1851-ben az olmtützi alkotmány hatálytalanítása után a birodalmat minden autonómiát nélkülöző közigazgatási egységekre, tartományokra osztották fel, amelyeket földrajzi méreteknél megfelelően bontottak további egységekre. Magyarország kapcsán a Határőrvidéktől, Erdélytől és a Szerb Vajdaságtól megfosztott ország terület széttagolását tartották közigazgatási téren a legfontosabbnak, ennek pedig súlyos következménye lett az országos és regionális áramlási rendszerek megbontása.

5. A kiegyezés utáni áramlási és regionális rendszerek

Az 1867 után területi folyamatokban meghatározó volt az egységes közigazgatási tér kialakítása, a modernizációval összefüggő megyei és városi szint dominanciájának kialakítása. A megyék politikai szerepe megerősödött, rendezték a városok jogállását, törvényhatósági jogú és rendezett tanácsú városokat hoztak létre. A nagyobb területegységek kialakításának kérdése a korábbi kerületek politikai céljai és az etnikai területek problémái miatt nem került előtérbe.⁶ Ez jelentős gátja lett a valós közigazgatási régiók kialakításának, de nem akadályozta meg a területi folyamatok által szerveződő gazdasági régiók kialakulását. Az állami hivatalok felállítása, a gazdasági beruházások, a széleskörű infrastruktúra kiépítése és az ezzel járó polgári átalakulás jelentős területi eltérésekkel ment végbe. Ugyanakkor a kiegyezés után megindulhatott a medenceszerkezet eddig megvalósítatlan és részben nem igényelt lehetőségeinek kiaknázása is.

A funkcionális gazdasági terek áramlási kihatásai

Az ipari forradalom technológiai hatásának megjelenése, a növekvő népesség, a felszabaduló agrármunkaerő, a szabad birodalmi tőke, az urbanizáció és az agrártermékek feldolgozása, de főként a vasútépítés hatalmas igényt teremtett az ipari termékek iránt. A gyorsan kiépülő modern ipar elsősorban a nyersanyag lelőhelyekhez a bányászathoz kötődően épült ki, bánya- és ipari falvak, ipari városok alkottak nehézipari körzeteket a gömöri és a krassó-szörényi térségben, valamint Vajdahunyadnál és még néhány korábbi bányavidéken. A széles skálájú feldolgozóipar legnagyobb koncentrációja Budapesten jött létre, míg az alföldi városi zónában elsősorban az agrártermékek feldolgozására jöttek létre ipari üzemek a gőzmalmoktól a textil gyárakig. Fontos tény azonban, hogy a tőke és a szakembergárda nagyjából a fejlett osztrák tartományokból származott, de az ipari termelés a magyar gazdasághoz kötődött és az ipari termékek jelentős része magyarországi piacra került.

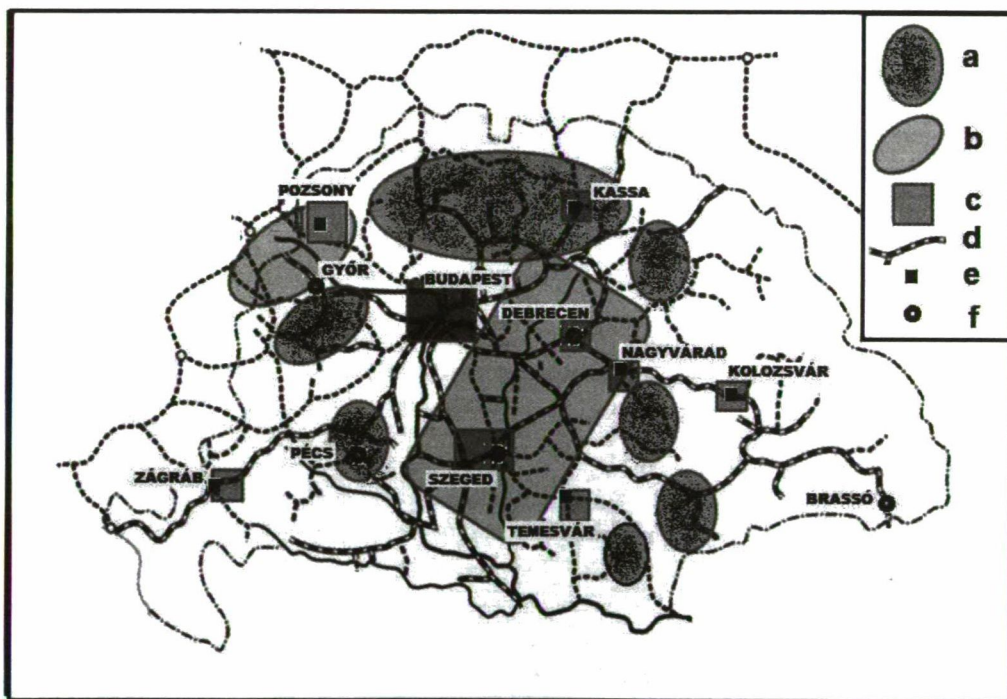
Az agrárfolyamatok legfontosabb jellemzői a termelés folyamatos – és a népességnövekedés miatt szükséges – növekedése mellett egyrészt a társadalmi változásokból adódó agrárbirtokok és az agrárnépesség feudális viszonyoktól végleg megszabaduló differenciálódása, másrészt a termőterületek folyamatos bővítése volt. Mindehhez a megfelelő jövedelmezőségű nagy és középbirtokokon az új, részben gépi technológiák elterjedése társult. A birtokdifferenciálódás jelentős jövedelmi különbségeket hozott, komoly társadalmi feszültségekkel járt, különösen a kedvező adottságú alföldi agrárterületeken, ahol elsősorban a nagy és középbirtokok voltak a kihívásokhoz megfelelő jövedelműek. A nagyszámú kis- és törpebirtokok nem voltak képesek a piaci viszonyok közt megfelelő jövedelmet biztosító gazdálkodásra, ami az agrárválságok idején tömeges elszegényedéssel és birtokvesztéssel járt, ugyanakkor ez jelentős számú munkaerőt szabadított fel, amely komoly belső migrációt eredményezett, kapcsolódva a folyószabályozáshoz, a vasúti és az urbanizációs infrastruktúra kiépítéséhez, valamint az ipari foglalkoztatás bővítéséhez.

Modern áramlási tér – vasúti áramlási pályák

A vasútépítés fontossága már a reformkorban felmerült és Széchenyi István ösztönzésére az 1832/36. évi XXV. tc. lett az első magyar vasúti törvény. Az első modern gőzvonatútató pálya 1846. július 15-én került átadásra Pest és Vác között, majd nem sokára követte a Pest–Szolnok közötti vonal. Rövid kihagyás után egyre gyorsuló tempóban világ-

viszonylatban is jelentős vasúthálózat kiépítés történt, amely Európa egyik legsűrűbb vasúthálózatát hozta létre, ennek hossza 1875-ben már 6411 km, míg 1919-ben 22 869 km volt. A vasúthálózat építésének nagy szerepe volt a szolgáltatási rendszerek kiépülésében és a magyar vasipar növekedésében is, amely még erőteljesebbé vált az állam megjelenésével a vasúti ágazatban. A korai időszakban még csak magántársaságok működtek, de 1868-ban létrejött a Magyar Királyi Államvasutak, amelynek vasútépítő szerepe a nyolcvanas években teljesedett ki Baross Gábor minisztersége alatt. Az államosításokkal és az új vonalak, pályaudvarok építésével, a századfordulóra már uralkodóvá vált az állam a vasutak működtetésében. A vasutak kiépítését az első évtizedekben az áruszállítás, főleg az agrárárak szállítása motiválta, ezért az osztrák vasúttal kiépített kapcsolat mellett az alföldi térségek nagyvárosai Debrecen, Nagyvárad, Szeged, Temesvár) voltak a fontos állomások, majd az ipari nyersanyagok, a nehézipari áruk gyorsították a felvidéki, részben erdélyi vasutak kiépítését.⁷ Az urbanizáció növekedésével, a régióközponti funkciók erősödésével, Budapest népességvonzó növekedésével és országos funkciókban való gyarapodásával együtt nőtt a személyszállítás mértéke is.

A gyors, egész évben használható, állandó irányú, rögzített elosztóhelyekkel rendelkező és nagymennyiségű áru és személy szállítására alkalmas vasúthálózat lett a technológiai fejlődés legerőteljesebb hatású infrastrukturális eleme. Ennek nem is a tudatos Budapest központúság a leglényegesebb vonása, hanem az, ami korábban nem létezett ilyen minőségben, vagyis a közvetlen kapcsolat biztosítása a medence belsején, Budapesten keresztül az északi és déli, vagy a keleti és nyugati régiók között (3. térkép).



3. térkép. Funkcióterek és a vasúti áramlási pályák a dualizmus kori Magyarországon

3. Map. Function Spaces and Railway Flow Tracks in the Hungarian State during the Age of Dualism
a) ipari teretek; b) agrárteretek; c) urbanizációs teretek; d) vasúti fővonalak; e) régióközpontok;
f) részleges régióközpontok

(Forrás: a szerző saját szerkesztése)

Gazdasági szerveződésű régiók áramlási terei a 19–20. század fordulóján

A specializálódó agrár- és ipari térségek megjelenése, az urbanizációs központok vonzáskörzeti kiterjedése, a kialakult domináns áramlási a regionális tagolódás határozott formáit alakították ki Magyarországon. Mivel kinyilvánított regionalizációs cél nem volt politikai, közigazgatási régiók kialakítására, ezért ilyen értelemben vett régióformáról nem beszélhetünk.⁸ Ugyanakkor a társadalom és a gazdaság erőforrásainak meghatározott területi koncentrációja, a területi fejlettségi különbségek, valamint az egyes központoknak más koncentrációkkal, elsősorban Budapesttel kialakított kapcsolat rendszere lehetővé teszi a regionális folyamatok által szorosabban összekapcsolt és környezetükénél dinamikusabb térségeknek – tehát gazdasági régióknak a megnevezését. Hat elkülönülő, bár nem egyenlő erősségű és szintű koncentrációs gazdasági magterület emelhető ki:⁹

1. Kisalföldi (régióközpontja Pozsony, gyűjtőközpontnak számít Győr és Nagyszombat);
2. Délvidéki (régióközpontja Temesvár részleges régióközpontja Arad és Szeged, regionális gyűjtőközpontok pedig Pécs és Eszék);¹⁰
3. Felvidéki (régióközpontja Kassa, gyűjtőközpontjai Miskolc, Munkács, Ungvár);
4. Partiumi (régióközpontja Nagyvárad, társközpontja Debrecen, regionális gyűjtőközpontja Szatmárnémeti);
5. Erdélyi (régióközpontja Kolozsvár, részleges régióközpontja Brassó és Nagyszeben);
6. Horvátországi (régióközpontja Zágráb és Fiume).

Az országos központ, Budapest a fenti régióértelmezésben nem nevezhető régiónak. Esetében nem egy adott terület önszerveződési kapcsolatrendszere fejlődött régióvá, hanem a három korábbi régió – Dunáninnen, Nyugat-Dunántúl, Felvidék – érintkezésénél országos áramlási csomóponttá kiépített település-együttes vált a tudatos regionalizációs politika révén országos központtá. Ebben szerepet játszott a felértékelődő földrajzi helyzet, a székesfővárosi szerepkörnek a nemzeti politikai törekvésekhez való igazítása, a tökéletes fejlődés centrumképző tendenciája, valamint a vasúthálózat centrális kiépítése. A kilencvenes évekre kialakuló vasúti fővonal hálózat és az általa leképzett hierarchikus térkapcsolatok, már teljes kifejlődésben működtették az új kettős áramlási rendszert. A gazdasági régiók erőteljes növekedést produkáló erőterében a *tőke és munkaerő mellett különböző termékek, készárúk, hitelek, kulturális javak és szolgáltatások* áramlottak régióközpontok vonzásában. Onnan pedig a beáramló elemek, részben felhalmozva, feldolgozva áramlottak egyrészt a régió belül újraosztva, másrészt tovább, az országos áramlási rendszeren főleg Budapestre, illetve Budapesten keresztül más régiókba. Ennek a kettős és hierarchikusan összekapcsolódó – regionális és országos – áramlási rendszernek nagy szerepe volt a modern gazdaság kiépítésében és egyes területeknek, központoknak a 20. század elejéig tartó gyors gazdasági növekedésében.

Jegyzetek

1. A két birodalom sajátos térszerkezeti összefüggésre részletesebben: **Csüllög G.** (2010): Birodalmi térszerkezetek a Kárpát-medencében. In: Jelenkori társadalmi és gazdasági folyamatok V. évfolyam 1–2. szám 2010. pp. 181–186.
2. Az áramlási terek európai **Csüllög Gábor** (2008): Az európai áramlási terek hatása a Kárpát-medence területi tagolódásának történeti folyamatára. In: Reményi P.–Szebenyi A. (szerk.): A nagy terek politikai földrajza. PTE TTK Földrajzi Intézet KMBTK, Pécs, 2008. pp. 334–341.

3. A középkori régiók jellemzése: **Csüllög G.** (2009): A középkori Magyarország regionális tagolódása. In: Közép-Európai Közlemények II. évfolyam 4–5. szám 2009/4–5. No. 6–7. pp. 64–71.
4. **Csüllög G.** (2010): Birodalmi térszerkezetek a Kárpát-medencében. In: Jelenkori társadalmi és gazdasági folyamatok V. évfolyam 1–2. szám 2010. pp. 181–186.
5. Az iszlám és a reformáció térformáló szerepéről bővebben: **Csüllög G.** (2010): Reformáció és iszlám a 16–17. századi Kárpát-medencében. (A történeti földrajzi háttér áttekintése) In: M. Császár Zs.–Szalai G. (szerk.): Kálvin – Magyarság – Európa, Publikon Kiadó, Pécs, 2010. pp. 109–114.
6. **Gulyás László** (2009): Regionális folyamatok a 19. században. In: Gulyás L. (szerk.) A modern magyar gazdaság története. Jatepress, Szeged, 2009. pp. 93–99., valamint **Suba János** (2007): A magyar államter elhatárolódásának kérdéséhez. In: Gulyás L. (szerk.): „Régiók a Kárpát-medencén innen és túl” Baja, 2007. 439–443. old.
7. **Majdán János** (2010): A vasutak kiépülése a Bánságban. In: Közép-Európai Közlemények III. évfolyam 2. szám 2010/2. No. 9. pp. 46–53.
8. **Gulyás László** (2009): A délvidéki régióközpontok – Arad, Temesvár és Szeged – ipara a dualista korszakban. In: Közép-Európai Közlemények III. évfolyam 2. szám 2010/2. No. 9. pp. 38–45.
9. **Süli-Zakar I.–Csüllög G.**: A regionalizmus, a terület- és településfejlesztés történelmi előzményei Magyarországon. In: Süli-Zakar István (szerk.) A terület- és településfejlesztés alapjai II. Dialóg Campus Kiadó, Budapest–Pécs, 2010 pp. 37–73.
10. **Gulyás László** (2009): A délvidéki régióközpontok – Arad, Temesvár és Szeged – ipara a dualista korszakban. In: Közép-Európai Közlemények III. évfolyam 2. szám 2010/2. No. 9. pp. 38–45.

Felhasznált irodalom

- Csüllög Gábor** (2008): Az európai áramlási terek hatása a Kárpát-medence területi tagolódásának történeti folyamatára. In: Reményi P.–Szebenyi A. (szerk.) A nagy terek politikai földrajza. PTE TTK Földrajzi Intézet KMBTK, Pécs, 2008. pp. 334–341.
- Csüllög G.** (2009): A középkori Magyarország regionális tagolódása. In: Közép-Európai Közlemények II. évfolyam 4–5. szám 2009/4–5. No. 6–7. pp. 64–71.
- Csüllög G.** (2010): Birodalmi térszerkezetek a Kárpát-medencében. In: Jelenkori társadalmi és gazdasági folyamatok V. évfolyam 1–2. szám 2010. pp. 181–186.
- Csüllög G.** (2010): Reformáció és iszlám a 16–17. századi Kárpát-medencében. (A történeti földrajzi háttér áttekintése) In: M. Császár Zs.–Szalai G. (szerk.): Kálvin – Magyarság – Európa, Publikon Kiadó, Pécs, 2010. pp. 109–114.
- Gulyás László** (2009): Regionális folyamatok a 19. században. In: Gulyás L. (szerk.) A modern magyar gazdaság története. JATEPress, Szeged, 2009. pp. 93–99.
- Gulyás László** (2009): A délvidéki régióközpontok – Arad, Temesvár és Szeged – ipara a dualista korszakban. In: Közép-Európai Közlemények III. évfolyam 2. szám 2010/2. No. 9. pp. 38–45.
- Kókai Sándor** (2010): Kultúrák határán, metszéspontok a Bánságban (1896–1918). In: Jelenkori társadalmi és gazdasági folyamatok V. évfolyam 1–2. szám 2010. pp. 192–200.
- Majdán János** (2010): A vasutak kiépülése a Bánságban. In: Közép-Európai Közlemények III. évfolyam 2. szám 2010/2. No. 9. pp. 46–53.
- Suba János** (2007): A magyar államter elhatárolódásának kérdéséhez. In: Gulyás L. (szerk.): „Régiók a Kárpát-medencén innen és túl” Baja, 2007. 439–443. old.
- Süli-Zakar I.–Csüllög G.**: A regionalizmus, a terület- és településfejlesztés történelmi előzményei Magyarországon. In: Süli-Zakar István (szerk.) A terület- és településfejlesztés alapjai II. Dialóg Campus Kiadó, Budapest–Pécs, 2010. pp. 37–73.